2012. november 23., péntek • LXX. évfolyam • 274. szám, 20 oldal • 245 forint, előfizetőknek 141 forint • www.nol.hu

NÉPSZABADSÁG



Találgatják a kormányfő által ígért új út nyomvonalát Esztergomban

- A Suzuki-gyár a Dunától az M1-es autópályára szeretne eljutni.
- Tavaly még 2028 utánra tervezték az építést. **Az ügy →4**



Budapest Airport Kivonulással fenyegetőzik a nagy megmentő

Fapadossztrájk a reptéren

Varga G. Gábor

A Malév csődje után újra bajban van Magyarország legnagyobb repülőtere, amely jobb híján az olcsó légitársaságokkal próbálta meg pótolni a kieső forgalmat és bevételt, mostanra azonban kiderült, hogy kényszerpályán mozog, és több engedményt a fapadosoknak sem tehet.

Februárban még a magyar turizmus megmentőjeként tündökölt a Ryanair, amelynek kedvéért a Budapest Airport lényegében a teljes reptéri infrastruktúrát is hajlandó volt átalakítani. *Michael O'Leary*, a diszkont-légitársaság vezérigazgatója most mégis bejelentette: január tizedikétől negyven százalékkal csökkenti budapesti járatait a Ryanair, döntését pedig azzal indokolta, hogy a Budapest Airport nem csökkentette díjait a kért szintre.

Sokat nem erősködhettek a tárgyalásokon, ugyanis információink szerint nem sokkal a tegnapi budapesti sajtótájékoztatójuk előtt küldtek megkeresést a repülőtér vezetésének. Ennek lényege az volt, hogy adjanak további kedvezményeket a reptéri díjakból és a navigációs szolgáltatások árából (utóbbi nem a reptér, hanem az állami HungaroControl hatáskörébe tartozik). A repülőtérnek eddig módjában sem állt válaszolnia a megkeresésre, de aligha teljesítheti a kérést. Pontosabban csak akkor, ha az árait mindenki számára csökkentené, erre viszont nincs lehetősége a Malév csődje után a pénzügyi egyensúlyt tekintve is ingatag pozícióban lévő reptérnek.

A Ryanair kéréseit eddig kivétel nélkül teljesítette a Budapest Airport. A Malév csődjét követően a reptér-üzemeltető beengedte a légitársaságot a kettes terminálra (később minden fapadost átköltöztetett oda), majd támogatta a légitársaságot abban, hogy bevezessék a gyalogos beszállítást, noha ez a reptéri hatóságoknak korántsem volt az ínyére. Ez hónapokig azzal járt, hogy az utasok a reptér betonján várakoztak a gépre, sokszor 10-15 percet, időjárási körülményektől függetlenül. Ezt az áldatlan állapotot váltotta fel a mostanság sokat kritizált, európainak semmiképp sem nevezhető sátras megoldás, amely ráadásul igénytelen és biztonsági szempontból is kérdéses. Ezeknek a használatát a WizzAir éppen biztonsági okokból függesztette fel, holott lényegesen alacsonyabb reptéri díjak mellett üzemeltethette volna a járatait.

A Ryanair bejelentése szerint a Budapesten állomásozó gépek száma ötről háromra, a céllállomások száma harmincról húszra, a heti járatszám pedig 280-ról 170-re csökken. A célállomások között vannak alapvetően szezonális célpontok is, melyek esetében nem is kell csodálkozni azon, hogy télire bezárják azokat, hiszen nincs utasforgalom. További húsz útvonal esetében a cég közlése szerint csökken a járatok gyakorisága, a karácsonyi napokban több járat nem is közlekedik, ám ezek a változások már pár hete szerepelnek a Ryanair foglalási rendszerében, azaz vélhetően a ritkításokról szóló döntések már hamarabb megszülettek.

A cég becslése szerint ezzel 800 ezerrel fog csökkenni a Budapest Airport utasforgalma, ez azonban alighanem csak a felkínált üléskapacitás, a valós forgalom, amely ezeken a gépeken bonyolódott volna, ennél lényegesen kevesebb. Hogy mennyire a nyomásgyakorlás a célja a bejelentésnek, azt tovább erősíti, hogy a vezérigazgató közölte azt is, hogy a tájékoztatót követően újra tárgyalóasztalhoz ül a repülőtér vezetőivel.

A bejelentés egyelőre inkább tűnik nyomásgyakorlásnak, mintsem végleges döntésnek. Annál is inkább, mert a nagyon alacsony költségű légitársaság ebben a szezonban rendre drasztikusan csökkenti a kapacitásait – nemcsak Budapesten, hanem az összes piacán. A légitársaság a mostani lépésével a korábbról ismert taktikája szerint cselekszik: az elkövetkező időszak, különösen a december, a január és a február (leszámítva az ünnepeket), a lehető legrosszabb forgalmat jelenti a légi közlekedésben, ezért a Ryanair ilyenkor eddig is csökkentette kapacitásait, ekkor szervizeli gépeinek nagy részét, alkalmazottjai közül sokan hat hétig fizetés nélküli szabadságra mennek – hivatalosan önkéntesen.

Aligha valószínű, hogy az ír cég döntése végleges: a Malév csődje után, februárban pont a téli kapacitáscsökkentés tette lehetővé, hogy azonnal belépjenek a magyar piacra, s elkezdjék kelet-európai offenzívájukat a WizzAirrel szemben. Ezt aligha fogják feladni, hiszen akkor az eddig erre fordított forrásokat kénytelenek lennének leírni.



A Ryanair-vezér nem először mutatta meg, hogyan tárgyal FOTÓ: REVICZKY ZSOLT

ÖTÖDIK HASÁB

Dugóhúzó

Három héttel a Malév-csőd után Michael O'Leary, a Ryanair vezére ismertette a „magyar turizmus megmentési tervét". Megkérdeztük tőle, hogy mekkora foglaltsági szint alatt zárnak be egy járatot. Már akkor azt mondta: nem kutatják az úti célok népszerűségét, hanem bedobják a köztudatba. Ha megy, repülik, ha nem, törlik a menetrendből. O'Leary válasza a kérdésre végül 75-80 százalék volt. A tegnapi bejelentés alapján tehát a Ryanair 30 célállomásából tíz nem hozta a számokat. Tévedtek az ír járattervezők? Az ő bajuk, mondhatnánk, ha a hektikus döntéseknek nem a magyar turizmus, az utazási irodák, a piac és a reptér inná meg a levét. Pedig utóbbi a Malév-csőd után mindenben a Ryanair kedvében járt, mert kellett az utas és a bevétel. Viselve a konkurensek szidalmait, beengedte az íreket az egy évvel korábban megnyitott csillogó-villogó terminálra, amelyet öt éve még Kelet-Európa átszállóközpontjaként álmodtak meg a döntéshozók. Azután vállalták, hogy Budapest fő repterén az utasok hóban és esőben várjanak a gépekre a szabad ég alatt több mint fél éven át. S mégsem ez került be a híradásokba, hanem az, amikor a helyzetet javítandó esküvői sátrakat emeltek.

Mindenki tudta, hogy a reptér hatalmasat kockáztat, amikor minden korábbi tervének ellentmondva beengedi a fapados légitársaságokat a 2-es terminálra. Azoknak lett igazuk, akik figyelmeztettek: ha a Ryanair két hét alatt ide tudott jönni, ennyi sem kell neki, hogy – hátrahagyva a felszántott piacot – távozzon. Nem biztos, hogy így is tesz, de az igen, hogy nem lesz belőle Magyarország legnagyobb repülőterének nagy megmentője. Csodák a légi közlekedésben sincsenek. Egyelőre csak a kifutópálya végén látszik a fény. *(A szerk.)*

Vélemény



Alkotmányos ököljog

Ismerik a jogaikat a gyerekek – írja Fekete Gy. Attila –, annak van igaza, akinek keményebb az ökle. →**11**

Gyóntatás

Ha EU-forrásainkból bármit sikerül megmenteni, az siker lesz – véli Zalán Eszter. →**11**

Szombat reggel

hétvége

- Láthatatlan történet. – Részlet Demszky Gábor könyvéből.
- Klubrádió: szerkesztőből szakács, riporterből ingatlanos.
- Poe. – Erdős Virág legújabb tárcanovellája.

Csődveszély, nem tuti üzlet – Mol-válasz a horvát vádra

Nem érti a Mol, hogy miért fizetett volna még kenőpénzt is azért, hogy eurómilliók befektetése révén megmenthesse a szerinte csőddel fenyegetett INA-t, a horvát olajcéget. →**9**



ORBÁN BRÜSSZELI CSATÁJA

Minden tagállam képviselőjével találkoztak tegnap az EU vezetői az új büdzséről szóló brüsszeli csúcstalálkozó kezdete előtt. (Képünkön Angela Merkel érkezik.) A tervezet Magyarország számára elfogadhatatlan, Orbán Viktor a szavai szerint „hadba készül". →**13**

FOTÓ: REUTERS – FRANCOIS LENOIR

9 770237 377053 12274